

# 2011 Mongolei mit Sibirien vom 23.07. – 27.08.

© possi.de

## 23.07.11 Freyung-Peking

Nach der Arbeit Fahrt zum Flugplatz und Flug mit China-Airlines Richtung Peking.

## 24.07.11 Peking-Ulan Bator

Nach zwei Stunden Wartezeit Umsteigen in den Flieger nach Ulan Bator in der Mongolei, wo wir pünktlich ankommen. Wolfgang hatte bereits organisiert, dass wir vom Besitzer der Pension abgeholt werden. Die Übernachtung ist dann aber keine Pension, sondern eine angemietete Wohnung, relativ groß im 8. Stock, wo wir uns das Bad mit der Nachbarwohnung teilen. Wir haben aber viel Platz und es ist wenigstens sauber.

## 25.07.11, Start mit km 322431 (32 km gefahren), Ulan Bator, bewölkt, zwischen 18 und 26°

Heute fahren wir mit dem Taxi zur Spedition Landbridge im Nippon-House. Der Taxifahrer tat sich etwas schwer, dies zu finden. Die Dame dort ist sehr nett und fährt mit uns gleich zum Zolllager. Hier gibt es nur wenige Formalitäten. Wir können gleich ausladen, die Stahlboxen auseinanderbauen und die Motorräder aufbauen. Das Gute ist, dass wir den Container behalten können, wir können also die Boxen und überflüssiges Zeug wieder im Container einsperren. Gegen 15.00 Uhr sind wir fertig und quälen uns durch den Verkehr, um Anna zu treffen. Nachmittags fahren wir dann noch in das Oasis-Guesthouse, nachdem wir von der Polizeistation, wo wir Erlaubnisscheine zum Befahren der Grenzregion holen wollten, abgewiesen wurden. Ausländer dürfen nämlich da nicht rein. Am Abend noch koreanisch essen.

## 26.07.11, km 322453 (363 km), Ulan Bator-Altanbulag (russische Grenze), bewölkt, 16 bis 23°

Gegen 10 Uhr sind wir am Visa-Amt in der Nähe vom Flugplatz, direkt gegenüber dem gigantischen Ringerstadion. Die Behörde ist zwar riesengroß, aber es versteht niemand Englisch und man bedeutet uns, dass es die von uns begehrten Passierscheine für die grenznahen Gebiete hier wohl nicht gibt. Stattdessen wollen sie immer nur unseren Pass sehen und meinen, der wäre o.k. Wir geben daher auf und fahren nach Norden auf der Hauptstraße. Die Landschaft ist eher eintönig, Hügelandschaft und grüne Steppe. Wir steigen bis auf fast 1300 m, es ist hier mit 16° relativ kühl, danach wird es wieder etwas wärmer. Aufgrund des eher schlechten Wetters lassen wir die Klosteranlage Amarbayasgalant Khiid in der Nähe von Darkhan aus und heben sie eventuell für den Rückweg auf. Ich bin sehr müde, da ich in der Nacht zuvor nicht geschlafen habe, außerdem habe ich wohl einen leichten Infekt. Wir müssen immer wieder anhalten, damit ich mich ausruhen kann. Am Abend kommen wir in die Grenzstadt Altanbulag, tanken noch voll und versuchen über die Grenze zu

kommen. Die mongolischen Grenzer hier verstehen überhaupt keine Fremdsprachen, nicht mal Russisch. Schließlich kommen wir über die mongolische Grenze, um dann auf der russischen Seite zu erfahren, dass wir wieder zurück müssen, weil unser Visum erst in vier Stunden beginnt, nämlich am 27.07.11, 00:00 Uhr. Schließlich gelingt es uns nach langem Hin und Her, den Austritt aus der Mongolei zu löschen, ohne dass uns der Wiedereintritt (wir haben nur ein Zweifach-Visum) verbraucht wird. Wir übernachten in einem einfachen Hotel, die Motorräder sind in einer Garage weggesperrt mit einem Bluthund davor.

**27.07.11, km 322816 (510 km), Altanbulag (Grenze) - Ust-Barguzin, erst starker Regen, dann Nieselregen, stark bewölkt, teilweise Nebel, 7 bis 14°**

Nach gut zwei Stunden sind wir über die Grenze, wobei die Russen genauer kontrollieren und eigentlich die Schnelleren sind. Jetzt sind wir in Sibirien. Wir fahren auf einer Teerstraße, sehr unterschiedlicher Qualität (teilweise wie neu, teilweise mit Riesenschlaglöchern, denen man ausweichen muss) Richtung Ulan-Ude. Laut Karte müssen wir durch Ulan-Ude durch, da hier die einzige Brücke über den Fluss Selenga ist, der in den Baikalsee mündet. Danach müssen wir einen flachen Bergrücken überqueren, es wird relativ kalt und stark neblig, aus der Straße wird schnell eine Wellblechpiste mit zahllosen Matschlöchern. Schließlich fahren wir auf einer schlickigen Lehmplatte im Nieselregen recht vorsichtig. Kurz vor 19 Uhr erreichen wir den Baikalsee und ganz kurz schaut sogar die Sonne durch. Wir fahren jetzt noch drei Stunden die Lehmplatte wechselnder Qualität bis nach Ust-Barguzin, wo wir ein Hüttencamp beziehen.

**28.07.11, km 323326 (503km), Ust-Barguzin - Baykalsk, sonnig, morgens 10°**

Wir starten relativ spät, da Wolfgang vergessen hat, die Uhr umzustellen. Im Ort gibt es viele schöne bunte Holzhäuser, die erst fotografiert werden. Dann geht es wieder auf die Piste zurück. Heute ist es etwas staubiger, nach dem gestrigen Regen ist die Piste schon fast getrocknet. Wir machen immer wieder Pausen, z. B. auf einer kleinen Halbinsel oder am Strand des Baikalsees. Die Landschaft wirkt sehr ursprünglich, der See ist wirklich riesig. Eine kleine Fähre bei Tataurovo bringt uns über den Fluss Selenge, der in den Baikalsee mündet. Dann haben wir noch 200 km auf der Hauptstraße abzuspuhlen, bevor wir nach Baykalsk kommen, wo wir ein sozialistisch anmutendes Hotel beziehen. Das Zimmer ist aber ganz o.k., hat sogar ein eigenes Bad. Die Pässe werden über Nacht weggegeben, um die behördlich vorgeschriebene Registrierung zu machen. Hoffentlich bekommen wir sie morgen früh wieder. Die so lecker aussehenden Heidelbeeren und Himbeeren, die wir unterwegs gekauft haben, sind leider zu Matsch zerfallen.

**29.07.11, km 323829 (444 km), Baykalsk – Khaday, morgens 12°- 22°, nachmittags kurz 28°, Sonne**

Auf einer sehr kurvigen Landstraße mit viel Verkehr geht es durch einen tiefen Wald nach Irkutsk. Wir tanken und durchqueren dann die Großstadt. Im Zentrum ist eine Hochzeit und es gibt große Kirchen verschiedener Konfessionen. Die Strecke danach nach Nordosten führt abwechselnd immer wieder durch Grassteppe oder Kiefernwälder. Je weiter man nach Norden kommt, desto weniger Wald ist zu sehen. Das letzte Stück ist dann eine Staubbahn, bevor wir die Fähre nach Olchon erreichen. Wir

haben wieder Glück und kommen zusammen mit den letzten Autos auf die Fähre. Die Strecke ist nur 2 – 3 km weit. Die Insel selbst scheint überwiegend von Gras bewachsen, wahrscheinlich gibt es auf der anderen Seite auch etwas Wald. Am abend fahren wir noch auf einen Hügel etwas herum, mit schönem Blick auf den See. In einem Hüttencamp kommen wir unter, recht rustikal. Es ist geführt von Buriaten, die Russisch sprechen, aber aussehen wie Mongolen.

### **30.07.11, km 324273 (108 km), Khaday – Khuzir, am Morgen 12°, später dann 22 – 24° Sonne**

Wir verlassen unser Camp und fahren auf der Piste nach Khuzhir, der größte Ort auf der Insel. Hier machen wir eine Pause in einem Cafe und suchen uns auch gleich eine Übernachtungsmöglichkeit zum nächsten Tag. Hier führt eine landschaftlich sehr schöne Piste bis zur Nordspitze der Insel, die Piste ist schmal, Lehmboden und sandige Stellen wechseln, es gibt auch ein richtiges Tiefsandfeld, das Wolfgang aber problemlos meistert. Die Hügel sind teilweise bewaldet, überwiegend aber Grassteppe. Vereinzelt sieht man Pferde. Schließlich erreichen wir die nördliche Spitze der Insel, die wir „Nordkap“ nennen, aufgrund des steilen Felsens. An der Ostküste machen wir noch eine Pause an einem kleinen Cafe und unterhalten und mit den russischen Holzfällern, die bis nach Kamtschatka fahren wollen, und das alles per Anhalter. Auf dem Rückweg drehen wir noch einige Gelände-Fahrscenen und kommen gegen Abend wieder nach Khuzhir.

### **31.07.11, km 324381 (231 km), Khuzir – Maloe Goloustnoe, sonnig**

Nach dem Frühstück starten wir bald auf der Insel Olchon. Mal wieder geht bei Wolfgang das Benzin aus, er muss den 2l-Kanister hineinschütten. Der reicht auch nur bis knapp zur Fähre und er muss einen weiteren 2l-Kanister einschütten. Es ist stark bewölkt, aber nicht wirklich kalt. Wir kommen schon mit der ersten Fähre mit ans Festland. Auf der Fähre herrscht ein ziemliches Gedränge. Wir erreichen dann die Tankstelle, wo Wolfgang und auch wir den Tank wieder komplett füllen. Wir nehmen diesmal nicht die Teerstraße nach Irkutsk, sondern wählen die Waldstraße, die landschaftlich sehr schön ist. Sie führt durch Kiefern- und Birkenwälder, immer wieder mit schönen Ausblicken auf die Flüsse, die alle in den Baikal-See münden. Streckenweise ist die Straße feucht und schlammig, es gibt auch längere Phasen mit richtig tiefen großen Matschlöchern. Nach ungefähr 200 km Waldstraße erreichen wir eine zerstörte Brücke. Hier kommen wir nicht weiter. Wir nehmen einen Weg durch den Wald irgendwie außen rum und stehen nach einigen Kilometern an einem Fluss, den ich zwar durchfahren kann, Wolfgangs Motor bleibt jedoch an der tiefsten Stelle stehen, so dass wir die Fuhre rausschieben müssen. Leider lässt sie sich auch nicht mit Motortrocknen und Anschleppen in Gang bringen, möglicherweise fehlt der Zündfunken. Außerdem dreht der Anlasser frei durch und rastet nicht ein. Nach gut 10 km Abschleppen über die verschlammte Waldpiste erreichen wir den Ort Maloe Goloustnoe, wo wir bei einer netten Bauersfrau unterkommen, die uns fürstlich bekocht und uns sogar Matratzen und Bettzeug gibt. Das Leben hier ist sehr rustikal. Sehr angenehm ist die holzbefeuerte Badeanlage, schön warm, hier können wir auch unsere Kleidung ein wenig trocknen. Der russische Name dafür ist Banja, wohl die Vorstufe zur Sauna.

### **01.08.11, km 324612 (96 km), Maloe Goloustnoe – Irkutsk, Morgennebel, danach Sonnenschein**

Wir verabschieden uns von unserer lieben Gastmutter, die jetzt aufs Feld zum Arbeiten muss. Sie fahren mit einem knatternden Zweitakter-Gespann davon. Wolfgang und ich machen uns über sein Motorrad her, zerlegen Anlasser, Zündanlage und Lichtmaschinengehäuse. Nach vielem Probieren scheint die Zündanlage sekundärseitig zwar in Ordnung zu sein, ein starker Zündfunke entsteht jedoch nicht. Daher bauen wir meine Zündspule (ich habe zwei drin, wegen der Doppelzündung) aus meinem Motorrad aus und transplantieren sie in die BMW von Wolfgang. Leider trotz längerem Anschleppen springt sie nicht an. Daher müssen wir die ganze Strecke bis nach Irkutsk durch Abschleppen auf der feucht-lehmigen Waldpiste bewältigen, fast 80 km. Nach einiger Zeit geht es einigermaßen gut, vor allem auch deswegen, weil Wolfgangs BMW am Verkleidungsbügel unterhalb des Scheinwerfers eine günstige Anhängemöglichkeit bietet. Diese wäre z. B. an meinem Motorrad nicht vorhanden gewesen. In Irkutsk fragen wir bei einer kleinen Autowerkstatt nach (Anna kann Russisch). Hier sind die Leute sehr hilfsbereit und verweisen uns auf eine größere Autowerkstatt in der Nähe, wo Wolfgangs Motorrad auch gleich zerlegt wird. Wir selber suchen über eine Stunde nach einem geeigneten Hotel, wir finden aber nur sehr teure internationale Business-Hotels, die wir aus Kostengründen selbst nicht nehmen wollen und auch Wolfgangs Budget nicht zumuten wollen. Schließlich einigen wir uns auf ein sehr schönes Hotel in der Nähe vom Flugplatz und somit auch unweit von Wolfgangs Werkstatt. Schönes Abendessen am Abend und Hoffnung auf eine erfolgreiche Reparatur morgen.

### **02.08.11, km 324708 (31 km), Irkutsk, schönes Wetter, morgens 15°, tagsüber 26°**

Wir machen eine kleine Stadtrundfahrt durch Irkutsk, besichtigen einige Kirchen, das Flussufer und die schönen, teilweise noch erhaltenen Holzhäuser im Zentrum am Fluss. Wolfgang fühlt sich gesundheitlich nicht so wohl. Ich bringe ihn gegen Nachmittag zur Werkstatt, wo ein findiger Mechaniker eine elektronische Nachrüst-Zündanlage für einen Lada in seine BMW verbaut hat. Der Motor ist warm, also muss er tatsächlich gelaufen sein. Wir machen noch einen Ölwechsel und ich erhalte meine ausgeliehene Zündspule zurück (mein Motorrad läuft auch mit einer Zündspule, mit der Doppelzündung allerdings, vor allem im heißen Zustand, deutlich besser). Am Abend gehen wir noch Essen im Hotel. Unser Motorrad ist schön sauber, da es zuvor mit einem riesigen weißen Schaumbad eingesprüht und hochdruckgewaschen wurde. Leider geht seither das Thermometer nicht mehr.

### **03.08.11, km 324739 (698 km), Irkutsk – Sükhbaatar (Mongolei), morgens 12°, später über 30°**

Wir starten relativ früh nach einem kurzen Frühstück aus der Stadt und fahren dann auf der Überlandstraße die weite Strecke bis an die mongolische Grenze. Die Pausen sind nur kurz, da die Grenze bekanntlich um 19 Uhr schließt. Wir versuchen, bis um halb sieben spätestens dort zu sein, da sonst das Tor zugesperrt wird. Die Übergang über die russische Grenze verläuft relativ problemlos, wir können uns auch etwas vordrängeln. Die mongolische Grenze ist, wie erwartet, recht chaotisch, dennoch insgesamt akzeptabel zügig. Jetzt fahren wir noch 30 Kilometer weiter und finden in der Stadt Sükhbaatar ein Hotel. Ich bin ziemlich geschafft aufgrund der langen Strecke und der am Schluss relativ hohen Temperaturen.

#### **04.08.11, km 325437 (579 km), Sükhbataar – Ulan Bator, heiter**

Wir wollen relativ früh los fahren müssen aber feststellen, dass ein Dieb meinen Heckkoffer ausgeräumt hat. Zum Glück waren es nur Lebensmittel und Frischhaltedosen sowie eine Sprite-Flasche. Allerdings haben sie auch den kleinen Kiwi-Anstecker aus Neuseeland gestohlen, genauso wie am ersten Tag bereits mein kleiner Messing-Löwe auf dem vorderen Kotflügel abgeschraubt worden ist. Dazu ärgerlicherweise auch das selbstgebastelte Halfter für die Kodak Mini-Video-Kamera (damit liess sich das Gerät am Körper während der Fahrt wackelfrei tragen) – somit sind die geplanten weiteren Fahraufnahmen gestrichen. Das Gerücht, dass in der Mongolei ständig geklaut wird, ist also wahr (drei Tage = zweifach geklaut). Wir schleppen Wolfgang mit seinem defekten Anlasser wieder an und fahren bis Darkhan, wo wir ein Frühstück einnehmen. Wir trennen uns nun, Wolfgang fährt weiter nach Ulan Bator, um aus dem Container sein Ersatzteil, einen Anlasser rauszuholen und ihn einzubauen, während wir weiter Richtung Westen fahren, um dann auf einer Piste zum Kloster Amarbayasgalant zu fahren. Das relativ große Kloster liegt vor bewachsenen Grashügeln mit einer Stupa. Viele betende Buddhisten besuchen es. Westliche Touristen sehen wir nicht, insgesamt eine recht eindrucksvolle Anlage. Der Rückweg von hier bis nach Ulan Bator ist weit. Am Schluss sind wir mit einer Tankfüllung weit über 700 km gefahren und schalten erst am Schluss auf die erste Reserve. Die Durchfahrt von Ulan Bator ist schrecklich. Die Hauptstraße ist gesperrt, eine Umleitung über eine Staubpiste ist von tausenden von Autos befahren, die sich rücksichtslos durch diese Staubnebelwolke kämpfen und alle paar Sekunden riesigen Schlaglöchern ausweichen, trotz Gegenverkehr. Ein Wunder, dass nichts passiert. Am Abend ziehen wir in das „Café Oasis“ ein, wo sich eine Reihe von anderen Travellern eingefunden hat, zum Teil auch internationale Motorradfahrer. Die Übernachtung ist einfach, in Stockbetten, aber es gibt zumindest eine warme Dusche.

#### **05.08.11, km 326016 (385 km), Ulan Bator- Kharkhorin, am Morgen sonnig 22°, später 28°, nachmittags um 20° bewölkt, gelegentlich geringfügig Regen, abends dann wieder sonnig**

Wir fahren zunächst auf eine Bank, um Geld zu tauschen und die russischen Rubel loszuwerden. Danach besorgen wir noch eine Visitenkarte vom Altai Kashmir-Outlet. Danach geht es dann insgesamt fast 400 km nach Westen auf einer überwiegend recht ordentlichen Teerstraße. Die Landschaft ist zunächst eine eher öde Grassteppe. Nach einigen Stunden erreichen wir den kleinen Mongol Els, ein schmaler Dünenstreifen, der sich vor den Bergen durch die Grassteppe zieht. Viele Mongolen kommen offenbar hierher, um die Ecke touristisch zu genießen, dafür gibt es Kamelritte und Jurten Camps. Am frühen Abend kommen wir nach Kharkhorin. Wir besuchen hier die relativ große Klostertempelanlage, die gerade geschlossen wird. Dunkle Quellwolken bauschen sich auf, es regnet aber nicht. Vor der Anlage zeigen einige junge Kerle ihre riesigen Adler. Übernachtung in einem einfachen Hotel.

#### **06.08.11, km 326401 (308 km), Kharkhorin – Tariat, zunächst sonnig, Nachmittag starke Schauer**

Morgens nochmals zum Kloster, um die Anlage heute bei Sonne zu sehen, schon morgens sind vereinzelt Touristen hier, allerdings auch eine ganze Reihe von Mönchen, insgesamt sehr interessant.

Auch die dressierten Adler sind wieder da. Wir folgen jetzt der Straße über Tsetserleg (wo Wolfgang Geld tauscht) bis nach Tariat. Am Abend gibt es einen heftigen Regenschauer, die Piste bleibt aber einigermaßen befahrbar. Ein riesiger Regenbogen baut sich auf, tolle Lichtstimmungen. Zuvor waren wir bei einem heftigen Regenschauer in einer Jurte untergekommen, die freundliche Familie bot uns selbstgemachten Käse an. Abends bleiben wir dann in Tariat, da Wolfgangs Motorrad merkwürdige Geräusche macht und schwarze Rauchwolken ausstößt.

**07.08.11, km 326709 (223 km), Tariat – Tosontsengel, morgens 12°, tagsüber bis zu 22°, vereinzelt geringfügig Nieselregen, überwiegend heiter bis wolkig**

Frühmorgens machen wir alleine einen Ausflug in den Tsagaan-Nuur-Nationalpark. Hier gibt es einen Vulkan, der breite Lavaströme hinterlassen hat. Wir besichtigen auch eine große eingebrochene Lavablase und den nahegelegenen See. Als wir zurückkehren, besprechen wir nochmals mit Wolfgang die Lage, er möchte offenbar seinem angeschlagenen Motorrad eine weitere Tour nicht zumuten und bleibt im nahegelegenen Jurten-Camp. Er will hier einige Tage wandern und dann evtl. versuchen, mit dem Motorrad wieder nach Ulan Bator zurückzukommen, wenn dies nicht möglich ist, sich einen Pickup-Transport organisieren. So fahren wir nun heute auf der abwechslungsreichen Strecke alleine weiter. Hier ist es zum Teil regelrecht zerbombt und wirklich lästig zu fahren, nach der Passhöhe von gut 2400 m dann einigermaßen ordentlich. Wir treffen einige Motorradfahrer, die aus Russland hier rüber kommen, relativ junge Leute mit guter Laune. Es werden die Einzigen dieser Tour bleiben. Wir selbst bleiben abends in Tosontsengel. Ein relativ schick aussehendes Hotel, leider ohne fließendes Wasser. Die Dusche wird zwar angeheizt, funktioniert aber nicht, Toiletten gibt es auch nicht, nur einen Abtritt draußen. Gemessen daran, wo wir inzwischen angekommen sind, aber völlig o.k..

**08.08.11, km 326932 (322 km), Tosontsengel - Bayan Nuur (Bor Khar Els), 15°, tagsüber bis 26°**

Wir fahren bei recht angenehmen Wetter auf der Piste gegen Westen. Bald verzweigt sich die Piste und wir nehmen die kleine, die weiter nach Westen führt. Ab hier wird es sandiger, aber mit normalem Luftdruck noch gut fahrbar. Immer wieder kreuzen die riesigen Adler unseren Weg. Wir passieren gelegentlich kleinere Dörfer und Jurtensiedlungen. Die Spuren fächern sich in Pistenbündel auf, ähnlich, wie man es in Afrika kennt. Eingetrocknete Salzseen vor grünem Steppengras und schwarzen Bergformationen prägen das Bild. Es gibt viele Wasservögel hier. Wir erreichen ein größeres Dorf mit bunten Häusern, hier wird noch etwas zu trinken an Proviant für die Nacht eingekauft. Wir biegen dann auf der Tiefsandpiste zum Bayan Nuur ab, einen See, der vor einem gelben Dünenkamm liegt, sehr malerisch. Nach etwa 40 km tiefer Sandwühlerei um die Ausläufer des Sees herum fahren wir steil hinauf auf einen steinigen Hügel, wo wir unser Zelt errichten. Ein einmalig schöner Punkt, nur leider schieben sich Wolken vor die Sonne.

**09.08.11, km 327254 (271 km), Bayan Nuur – Dörgön (Khar Us Nuur), leicht trüb aber nicht kalt**

Morgens tröpfelt es etwas auf das Zelt, so dass wir keine Eile haben. Die Stimmung ist trotzdem sehr schön mit den dunklen Wolken über den hellen Dünen, ein fantastischer Ort. Nach dem Frühstück packen wir ein und fahren auf der Tiefsandpiste weiter um den See herum. Die Orientierung ist

manchmal etwas schwierig, da die alten Spuren kaum zu lesen sind. Wir passieren Tierskelette und müssen durch Flüsse fahren. Als wir die Spuren gänzlich verlieren, fahre ich dann nach GPS-Kompass. Glücklicherweise ist der Boden einigermaßen vernünftig befahrbar. Bald stellen sich allerdings merkwürdige Geräusche vom Hinterrad aus ein. Meine anfänglichen Befürchtungen, es könne sich um einen Lagerschaden handeln, sind leider wahr. Das Rad eiert bald ziemlich stark und wir müssen vorsichtig fahren, um irgendwann nach rund 100 km auf die Hauptpiste zu kommen. Auf der Hauptpiste selbst geht es dann auch nur mühsam voran bis in den Ort Ukhmaal, wo wir noch mal unsere Getränkevorräte aufstocken und den Tank füllen. Nach weiteren gut 150 km entschließen wir uns dann zum Zelten, da weit und breit keine Ortschaft in Sicht ist.

#### **10.08.11, km 327525 (130 km), Dörgön – Khovd, ganztägig Schönwetter, morgens 18°, tagsüber 28°**

Wir machen noch einige Fotos von dem wunderschönen Zeltplatz, bauen dann ab und fahren auf der Piste weiter nach Westen entlang des Khar Us Nuur, einem großem See- und Vogelschutzgebiet, landschaftlich sehr schön. Auf den sandigen Pisten eiert das Hinterrad ziemlich, daher fahre ich kaum schneller als 60 km/h. Kurz vor Khovd erreichen wir dann tatsächlich auch eine Teerstraße, die uns in die Stadt bringt. Es gibt hier mehrere kleinere Hotels, die aber teilweise von den Tour-Operators besetzt sind. Wir finden schließlich ein schönes Zimmer. Nun machen wir uns auf die Suche nach einer Werkstatt, um unser defektes Hinterachslager zu wechseln. Wir finden auch eine Autowerkstatt, die hier an teuren, neuen japanischen Geländewagen herumhämmern. Mir graut, wenn ich das sehe. Genauso gehen sie auch mit unserem Hinterrad um und schlagen mit einem Achsmutterdrehkreuz das Lager aus dem Sitz. Eines der beiden Lager scheint noch einigermaßen intakt zu sein, das andere kommt in Bröseln daher. Auf einem nahegelegenen Autoteilemarkt finden wir schließlich für 1,20 Euro umgerechnet (!) ein Lager in der passenden Größe von eine 150er Honda, allerdings deutlich schmaler. Billigste chinesische Qualität, daher kaufen wir gleich vier, obwohl wir nur eins brauchen, zur Sicherheit. Dieses wird in der Werkstatt dann eingesetzt, es ist zwar noch ein klein wenig Spiel, so kann man jedoch wieder fahren. Hoffentlich hält es. Wir kehren in unser Hotel zurück, arbeiten noch ein wenig an der Route und nehmen das Abendessen ein.

#### **11.08.11, km 327655 (262 km), Khovd – Mongol Els (Dorgon Nuur) morgens recht wolkig**

Die Nacht im Hotel war eigentlich ganz angenehm. Allerdings funktionieren, wie hier üblich, die Wasserhähne fast nicht und das tröpfelnde Wasser ist natürlich eiskalt. Als wir um 8 Uhr versuchen, das Hotel zu verlassen, schläft die ganze Mannschaft noch auf den Sofas der Eingangshalle und muss durch uns geweckt werden. Schließlich sperrt man uns mürrisch die Tür auf und lässt uns raus. Wir fahren jetzt ein kurzes Stück auf der Hauptpiste südlich des Khar-us Nuur, wo wir dann auf eine Seitenpiste nach Osten abbiegen, die sich jedoch bald als immer schmaler werdende Spur erweist, die sich in einem Fluss Canyon verläuft. Da wir dieses grobe, unangenehme Geröllfeld nicht zurückfahren wollen, schlage ich einen Weg durch freies Gelände, der immer wieder über bewachsene Dünen führt, bis wir schließlich auf die Piste nach Chandmani gelangen. Der Ort mit den Kehlkopfsängern erweist sich als verschlafenes Nest, hier gibt es jedoch gute gebackene Teigtaschen. Wir füllen den Tank noch auf und fahren frei nach GPS Richtung Osten zum Salzsee Dorgon Nuur. Aufgrund der eher trüben Lichtverhältnisse der doch eher flachen Landschaft erweist sich dieser jedoch als enttäuschend. Wir folgen jetzt dem Seeufer über eine teilweise tiefsandige Strecke und

gelangen in ein attraktives Dünenfeld, den Mongol Els, wo wir zunächst versuchen, auf einer Düne unser Zelt aufzuschlagen. Das erweist sich allerdings als sehr schwierig, da der Wind immer wieder die Zeltnägel herausreißt. In einer starken Böe fliegt plötzlich das ganze Zelt weg und wir beschließen daher, im Tal zwischen den Dünen zu campen. Am Abend fahre ich noch etwas auf den Sanddünen herum, wir machen einige Fotos und verzehren die Fischdose und das Brot, das wir mitgebracht haben.

#### **12.08.11, km 327917 (368 km), Mongol Els – Altai City, 12°-24° Schleierwölkchen, später sonnig**

Wir wandern auf den Dünen umher, besteigen die höchste von den Sicheldünen, etwa 30 m und machen zahlreiche Bilder. Danach wird gefrühstückt und das Zelt abgebaut. In der Nacht hatten wir Besuch von einer lustigen Springmaus, die unter dem Zeltboden ein Riesenloch gewühlt hat und unsere ganzen Motorradjacken eingesandet hat. Sie war gar nicht scheu und sprang sogar ins Zelt hinein. Am Dorgon Nuur steht ein Helikopter und ein Pulk von Militärfahrzeugen und Jurten, angeblich habe ausgerechnet hier der mongolische Präsident heute übernachtet. Die Sicherheitsleute haben uns aber offenbar nicht gesehen und daher blieben wir über Nacht unbehelligt, obwohl nur wenige Kilometer Abstand waren. Wir folgen jetzt einzelnen Spuren, nachdem wir nach Querfeldeinfahrt einen Vorderradreifen reparieren mussten wegen einer Nagelstichverletzung. Aufgrund des tiefen Sandes hatte ich hier nur einen Druck von 1,1 bar vorne und 1,25 bar hinten gefahren, da sind die Reifen immer etwas vermehrt verletzlich. Nach rund 90 km Fahrt querfeldein erreichen wir einen kleinen Ort (Chuchmorit), mit teilweise zerfallenen Häusern, wie in einem schlechten amerikanischen Endzeitfilm. Auf einer kaum sichtbaren Fahrspur durchqueren wir danach Bayan Uul, einen Bergkamm und erreichen teilweise nur nach GPS und nach reichlich langer Fahrt Altai. Unterwegs haben wir einen Franzosen getroffen, ein junger Jurastudent, der mit seinem Fahrrad hier zwei Monate unterwegs ist. Er riskiert viel, nur mit dem Fahrrad in dieser völlig einsamen öden Gegend. In Altai beziehen wir ein Hotel.

#### **13.08.11, km 328285 (200 km), Altai – Camp (Horhoo), morgens 15°, tagsüber 24° stark bewölkt, abends dann kurz sonnig.**

Frühstück mit dem tschechischen Mongol-Rallye Team, die wir schon am Vorabend kennenlernten. Einer der beiden ist Braumeister in Marienbad, gar nicht weit von uns daheim. Er lädt uns ein in sein Hotel. Sie haben sich einen Fiat Panda gekauft, um an dieser Rallye teilzunehmen und es tatsächlich mit der alten Kiste bis hierher geschafft. Sie haben bestimmt mehr Aufkleber als Spezialteile auf ihrer tollen Kiste. Nach der Rallye werden die Fahrzeuge für einen wohltätigen Zweck in der Mongolei verkauft. Beim Verlassen von Altai treffen wir auf eine Gruppe von Pferdeführern, die hier einen Wettbewerb hatten, offenbar ging es um das schönste Pferd - oder um das Schnellste? Sie sind alle schön geschmückt und die Pferde wirklich in einem tollen Zustand. Die Piste führte uns entweder grobsteinig oder tiefsandig oder wellblechartig über einen 2800 m hohen Pass, dann in ein langes breites Tal. In einem kleinen Ort, Biga, besorgen wir noch Getränke und fahren dann noch zwei Stunden weiter. 3 km oberhalb der Piste, auf einer kleinen Anhöhe campieren wir. Überraschend noch schöner orangenfarbiger Sonnenuntergang. Auf Kurzwelle hören wir die Deutsche Welle.

#### **14.08.11, km 328485 (231 km), Camp – Bayankhongor, morgens 19°, heiter bis wolkig.**

Wir starten weiter in Richtung Osten, die Piste ist jetzt wesentlich besser, so dass wir die ersten 100 km leicht in 1½ Stunden schaffen. Wir machen in Bag eine Kaffeepause vor dem Fluss Baydrag Gol, einem Fluss mit insgesamt 5 Armen, die wir alle überqueren müssen. Dies erweist sich als sehr schwierig. Durch den ersten Arm helfen uns drei Jungs, die uns ohne Motor schieben. Das Motorrad springt danach relativ gut wieder an. Der zweite und dritte Arm sind relativ problemlos, da nicht so tief. Der vierte und fünfte Arm führen jedoch leider wieder zu starken Motoraussetzern und ich auf den letzten Metern im Wasser stehenbleibe. Nach dem fünften Arm müssen wir letztlich so lange an der Batterie orgeln, bis sie leer ist. Die Autofahrer, die uns kurz Strom geben, haben leider wenig Zeit, so dass letztlich ein netter LKW-Fahrer uns hilft. Ich habe mein kleines selbstgelötetes Starterkabel dabei, das ich jahrelang nicht gebraucht habe. Der Motor läuft irgendwann, die ersten 30 km sind nur bei stark aufgezo-genem Gas mit deutlichen Verschluckern zu bewältigen, dies gibt sich jedoch nach einiger Zeit. Die Strecke nach Süden, in den Ort Baazagaan haben wir offenbar verpasst beim konzentrierten Warmfahren des stotternden Motors, so daß wir uns aufgrund der fortgeschrittenen Zeit (immerhin haben wir drei Stunden bei den Flussdurchfahrten verloren) uns entscheiden, weiter nach Bayankhongor zu fahren, wo wir dann auch ein schönes Hotel mit einem guten Zimmer finden. Schönes Abendessen.

#### **15.08.11, km 328716 (183 km), Bayankhongor – Camp (Orog Nuur, Bogd), 9° Dauerregen**

Wir fahren zunächst auf der Hauptpiste etwa 60 km nach Osten. Hier sind Straßenarbeiten im Gange, die Umleitungen sind völlig zerfahren und vom Regen ausgewaschen. Um auf die Piste in den Süden zu gelangen, müssen wir ein wenig suchen, wobei das GPS immer sehr hilft. Nicht mit der Anzeige des richtigen Weges – die sind meist nicht verzeichnet – aber mit der Ist-Position. Diese Piste verfolgen wir nun bis in den Abend, wobei aufgrund der heftigen Regenfälle Teile der Spuren unter Wasser stehen, sehr glitschig sind und schlecht zu befahren sind. Es ist auch relativ kalt, Hände und Füße vom Regen und den Schlamm-passagen total nass. Gegen Abend kommen wir an ein Jurten-Camp mit Kamelen vorbei. Hier steht leider die Jurte in einem matschigen Teich, der kaum zu überqueren ist. Wir fahren etwa 2 km nach Westen in Richtung Orog Nuur, den See können wir jedoch kaum sehen. Davor befinden sich einige Dünen, die wir nach Durchqueren eines Schlammfeldes mit Mühe erreichen. Gott sei Dank hört der Regen auf und es klart sogar ein bisschen auf, so dass wir hier unser Zelt aufschlagen können. Abends noch schöner Sonnenuntergang, Dünenfotos mit einem Fluss davor. Als Abendessen gibt es die US-Armee-Soldatenmahlzeit, die uns der tschechische Mongol-Rallye Teilnehmer geschenkt hat.

#### **16.08.11, km 328899 (195 km), Camp (Orog Nuur) – Camp (hinter Bayanlig)**

Wir packen auf und es kommt die Sonne raus. Die Route führt zunächst entlang des sumpfigen Sees in Richtung Berge. Wir fahren auf teils sandigen, teils felsigen Strecken durch ein Flusstal auf den Sattel zwischen beiden Gebirgszügen hinauf. Stellenweise ist es richtig tiefsandig, wir kommen jedoch recht gut voran. Auf der anderen Seite geht es dann durch ein streckenweise recht enges Flusstal wieder hinunter, bis sich plötzlich die Ebene der nördlichen Gobi-Wüste öffnet. Wir überqueren jetzt die Wüste noch bis Bayanlig, wo wir unseren Tank füllen und unsere Lebensmittel-

Vorräte ergänzen. Zunächst versuchen wir, auf der Piste nach Südwesten zu kommen. Diese erweist sich jedoch als sumpfig und lehmig-matschig, völlig unbefahrbar. Wir müssen sogar das Motorrad komplett abladen und das gesamte Gewicht ins Trockene tragen, um wieder freizukommen, recht mühsam. Daher entschließen wir uns, entlang einer Spur nach Südosten zu fahren, die nach unserem Kartenmaterial auf eine größere Piste münden müsste. Diese erreichen wir tatsächlich nach knapp zwei Stunden. Wir folgen ihr jetzt noch etwa 20 km, bis wir an einem Sumpfloch stehen, das nicht ohne weiteres passierbar ist. Um dieses Loch herum versuchen wir zu umfahren, jedoch scheint die ganze Ebene bis zum Horizont sumpfig zu sein. Da der Sonnenuntergang kommt, campieren wir auf einer kleinen Anhöhe oberhalb des Sumpflochs und beobachten, wie gelegentlich ein schwerer Lastwagen mit Allradantrieb und riesigen Rädern die tiefe matschige Stelle durchquert.

#### **17.08.11, km 329094 (187 km), Camp – Camp (Noyon), morgens 20° sonnig**

Wir fahren wieder bis zum Sumpf, den wir gestern zu umfahren versuchten. Mindestens 200 m breiter und extrem tiefer Schlamm versperren uns den Weg. Probeweise stapfe ich die Strecke ab und beschließe, dass wir es versuchen, hier durch zu kommen. Zunächst reduziere ich den Reifendruck vorne und hinten auf 0,6 bar, ein „halber Plattfuß“. Dadurch wird das Motorrad zwar etwas niedriger, ich bekomme jedoch mehr Grip. Danach wird die gesamte Ladung komplett abgepackt. Mit viel Schwung schaffe ich es bis zum „anderen Ufer“ durch. Danach müssen wir noch unser ganzes Hab und Gut über die Schlammstelle tragen. Der Matsch ist wie Schmierseife, auch zu Fuß findet man kaum Halt, die Stiefel völlig verklebt. Danach geht es weiter auf der teilweise sandig zerfahrenen Piste, die auch noch weitere feuchte Stellen zu bieten hat, die jedoch nicht so schlimm sind. Selbst zwei Allradfahrzeuge, die wir beobachteten, waren hier schon hängen geblieben. Auf der anderen Seite der Senke geht es dann wieder etwas bergan und wir erreichen nach einiger Pistenfahrei den Wüstenort Gurvantes, wo wir Getränke einkaufen. Unsere Route wendet sich jetzt gegen Osten auf einer schmalen Bergpiste, die teilweise in einen tief versandeten Fluss führt. Dort fahren wir noch fast 100 km bis kurz vor Noyon, wo wir vor grandioser Kulisse auf einem kleinen Hügel unser Zelt aufschlagen.

#### **18.08.11, km 329281 (113 km), Camp (Noyon) – Ger Camp Khongoryn Els**

Aufbruch bei teilbewölktem Wetter, es ist noch relativ kühl, aber trocken. Eine Ziegenherde war nachts um unser Zelt gelaufen und hat uns mit ulkigen Geräuschen unterhalten. Nach kurzer Fahrt gelangen wir in Noyon, wo wir Getränke einkaufen. Wir folgen jetzt nun einer Piste nach Norden, die zunächst in einem sandigen Flusstal verläuft. Dann öffnet sich der Fluss in die Ebene, die Piste ist hier teilweise sehr tiefsandig. Nach etwa 2 Stunden kommen wir nach Severei. Hier gibt es jedoch nichts Gescheites zu kaufen. Die Piste nach Nordosten führt uns zunächst durch eine sandige Ebene, dann sehen wir den Khongoryn Els, einen spektakulären Dünenkamm, der von einem Trocken-Fluss durchbrochen wird. Auf dieser extrem tiefsandigen Fläche durchqueren wir das Dünengebirge und machen einige interessante Aufnahmen, u. a. auch von Kamelen, die hier über die Dünengrater wandern oder sich in großen stehengebliebenen Pfützen des Flusses voll trinken. Nördlich des Dünenkamms gibt es ein Ger-Camp mit einer ganzen Menge Jurten, hierzu treffen wir nach langer Zeit zum ersten Mal wieder ausländische Touristen. Wir mieten uns hier ein. Das Ganze ist recht bequem, wir werden auch gepflegt und müssen nicht selbst zelten. Am Abend fahren wir mit dem

Motorrad durch ein Flusstal noch mal mitten in die hohen Dünen hinein und filmen und fotografieren vor spektakulärer Kulisse.

**19.08.11, km 329394 (178 km), Ger-Camp am Khongoryn Els – Camp am Yolyn Am, 18° - 32°, sonnig**

Nach dem Frühstück starten wir eher spät, da die Etappe heute nicht lang ist. Nördlich des Dünenriegels geht es nach Osten. Die Piste ist sandig, teilweise auch mit Wellblech, bis wir den Ort Bayandalai erreicht haben. Dann wählen wir die Piste nach Osten, die in Richtung Dalandzadgad führt. Hier zweigt eine kleinere Piste ab, die in die Geierschlucht führt. Am Ende der Straße führt eine etwa halbstündige Wanderung bis in die Schlucht, die sehr schmal ist und einen Bachlauf am Boden hat. Geier hatten wir schon einige Stunden vorher in großer Zahl gesehen. Bei der Rückfahrt aus der Schlucht, auf der Suche nach einem geeigneten Zeltplatz, fahren wir uns leider einen Nagel in den Hinterreifen. Statt das Zelt aufzubauen, richten wir den Plattfuß. Der Schlauch ist derart stark perforiert, dass wir den Ersatzschlauch verwenden müssen. Das Zelt steht erst im Dunklen.

**20.08.11, km 329572 (159 km), Camp Yolyn Am – Camp Bayanzag, 20°, später bis 34° sonnig**

Wir lassen den defekten Schlauch zurück, da er ganz viele Löcher hat, die der umgebogene Nagel immer wieder einpunktiert hatte. Nach kurzer Fahrt erreichen wir Dalandzadgad. Hier tanken wir voll und kaufen Wasser und Getränke ein. Es ist recht heiß. Wir folgen der Piste nach Nordwesten und erreichen nach gut zwei Stunden den kleinen Ort Dal. Östlich sehen wir rötliche Lehmkliffs, die wir nach kurzer Fahrt erreichen und einige Aufnahmen machen. Die eigentlichen, roten Felsen sind bei Bayanzag. Hier gibt es für Anna eine saure Melone, sie fühlt sich etwas unwohl. Ich marschiere daher alleine bis zum letzten Kliff und mache zahlreiche Aufnahmen. Später umfahren wir das spektakuläre rote Felsgebirge noch von Norden und campieren etwa 15 km weiter nördlich hiervon in einem Dünengelände mit den trockenheitsresistenten Saxaulbäumen.

**21.08.11, km 329731 (365 km), Camp Bayanzag – Mandalgobi, morgens 20°, tagsüber bis 40°**

Vor dem Abbruch des Zeltes klettern wir noch in dem eigenartigen Trocken-Wald herum und machen einige Aufnahmen. Dann geht es zunächst auf einer sandigen Piste nach Norden bis in den Ort Mandal Ovoo. Hier zweigen wir auf einer schmalen Spur nach Westen ab, die kaum genutzt wird und irgendwan nicht mehr zu erkennen ist. Am Horizont sind Gewitterwolken sichtbar. Daher weiche ich nach Gefühl etwas nach Norden aus, wo wir auf eine erkennbare Piste treffen, die uns letztlich nach etwa 2 Stunden in den Wüstenort Tsogt Ovoo führt. Hier verläuft die große Piste nach Ulan Bator, die im wesentlichen jedoch aus Wellblech besteht, die in zahlreichen parallel verlaufenden Spuren bündel sich nach Norden wälzt. Nach etwa 3½ Stunden Fahrt erreichen wir, oft umgeben von Gewitterschauern, die Stadt Mandalgobi, wo wir ein kleines Hotel beziehen.

**22.08.11, km 330096 (344 km), Mandalgobi – Ulan Bator, morgens 19°, tagsüber bis 27°, zunächst sonnig, dann Gewitterschauer**

Wir folgen der Hauptpiste nach Norden, die teilweise von Schwerverkehr ziemlich zerfahren ist. Die Landschaft ist eher öde, der Übergang zwischen der nördlichen Gobi-Halbwüste und der südlichen mongolischen Grassteppe ist fließend. Gegen Abend erreichen wir Ulan Bator. Wie befürchtet, herrscht hier das tägliche Verkehrschaos, so dass wir für die Durchfahrt der Stadt fast 2 Stunden brauchen. Zunächst hatten wir versucht, die Stadt südlich zu umfahren. Wegen eines defekten Bahnübergangs war dies jedoch blockiert. Es ist zu spät, um den ausgemachten Treffplatz am Turtle Rock mit Wolfgang noch während des Tageslichts zu erreichen, so dass wir beschließen, in einem komfortablen Hotel weit im Osten der Stadt (Hotel Mongolia, im chinesischen Stil) zu übernachten.

**23.08.11, km 330440 (139 km), Ulan Bator und Nationalpark, heiter, später bedeckt, 19° bis 24°.**

Das Hotel ist sehr schön und daher brechen wir erst spät auf, um in den Gorkhi Terelj-Nationalpark zu fahren. Dieser wird frequentiert von Ausflüglern aus der Hauptstadt. Es gibt eine ganze Reihe von Jurten-Camps und Hotels in allen Preislagen. Die sehen jedoch überwiegend wenig einladend aus, außerdem scheint die Hauptsaison vorbei. Am „Turtle Ruck“, einer eigenartigen Felsformation mitten im Nationalpark, treffen wir auf eine Gruppe von Italienern, die mit Motocross-Maschinen eine begleitete Gruppen-Tour gemacht haben. Wir unterhalten uns einige Zeit mit ihnen recht angeregt. Dann fahren wir noch bis in den Norden des Parks. Am Südeingang waren einige interessante Steinformationen zu sehen, im Norden jedoch nur teilweise bewaldete Berghügel. Als wir eine SMS von Wolfgang erhalten, dass er auf dem Weg zu uns ist, kehren wir um, fahren ihm entgegen und treffen ihn am Parkeingang. Wir möchten ihn heute Abend in das hübsche Hotel Mongolia einladen, wo wir gestern so schön komfortabel übernachtet hatten. Er war mit dem nicht ganz fitten Motorrad offenbar doch noch 3000 km herumgefahren und dabei lief die Maschine wohl auch einigermaßen gut, soweit ich das aus der Entfernung beurteilen kann.

**24.08.11, km 330579 (61 km), Ulan Bator, bedeckt, gelegentlich Nieselregen.**

Wir verlassen das Hotel Mongolia erst gegen Mittag, nachdem wir uns noch eine zufällig stattfindende Veranstaltung mit Ringkämpfen, Kontorsionistik-Show und mongolischen Reitern angesehen haben, ein sogenanntes kleines „Nadaam Fest“. Zum frühen Nachmittag erreichen wir das Oasis-Guesthouse. Wir unterhalten uns hier ein wenig mit Wolfgang, unserem Tourpartner und warten einen Gewitterschauer ab. Anna möchte unbedingt ihre Kashmirwolle-Einkäufe schon heute machen, so dass wir trotz des schlechten Wetters in den Dauerstau in der Stadt losfahren und die drei Outlet Stores abklappern. Am Abend gegen 20 Uhr zurück im Oasis.

**25.08.11, km 330640 (0 km), Ulan Bator, ganztägig bedeckt und immer wieder Nieselregen.**

Dies war eigentlich unser Reservetag, den wir nicht aufgebraucht haben. So verbringen wir die Zeit überwiegend mit Reinigen unserer Ausrüstung, Beantworten von Emails und Unterhaltungen mit anderen Travellern im Oasis.

### **26.08.11, km 330640 (14 km), Ulan Bator-Zollhof-Oasis**

Heute Schönwetter. Ich reinige auch ein wenig das Motorrad, damit es nicht völlig verschlammt in die Kiste kommt und wir ungehindert die notwendige Teilerlegung mit ausgebautem Vorderrad usw. vornehmen können. Zunächst fahren wir zur Spedition Landbridge im Nippon Center, dann begleitet uns einer der Agenten bis zum Zollhof, wir öffnen den Container, zerlegen die Motorräder, machen sie klein und schließen die Metall-Klapp-Verschlüsse wieder. Der endgültig erreichte Kilometerstand ist km 330653 auf dem BMW-mechanischen Tacho, was einer gefahrenen Strecke von 8222 km entspricht (der BMW Tacho geht allerdings etwas nach, da er für eine andere Hinterachsübersetzung gedacht ist). Der GPS-Tacho zeigt insgesamt 8251 km, die Fahrradtachos, die etwa 4,5% vorgingen, zeigen 8619 km bzw. 8643 km gefahrene Gesamtstrecke. Nachmittags treffen wir uns noch an dem großen Kaufhaus, aber eigentlich gibt's hier kaum was Gescheites.

### **27.08.11, Ulan Bator**

Am Vormittag mit dem Taxi zum Flugplatz, dann Flug nach Peking, hier 10 Stunden Aufenthalt (gähnen), danach nachts Weiterflug.

### **28.08.11 Ankunft in München mittags und Transfer nach Freyung**

**Abdruck des Textes, auch auszugsweise, nur nach Genehmigung des Verfassers.**

**© Dr. Claus Possberg, 2011**

